DO OPUBLIKOWANIA W NUMERACH Z DATA 1 WRZESNIA
MATERIAŁ DO SPECJALNYCH NUMEROW W ROCZNICE WRZESNIOWA

Z WALK LOTNICTWA POLSKIEGO WE WRZESNIU 1939 ROKU

Sześciotygodniowa mordercza walka powietrzna o Londyn w r. 1940 wysunęła na pierwsze miejsce nieznany dotąd dywizjon myśliwski, oznaczony numerem porządkowym "303". Dywizjon ten zdobył pierwszą lokatę wśród innych formacji lotniczych, zestrzeliwując 126 niemieckich samolotów, podczas gdy następny z kolei miał na swoim "rachunku" zaledwie 58 maszyn wroga.

Po ogłoszeniu bilansu zwycięstw lotniczych przyszła kolej na inne szczegóły i świat dowiedział się ze zdumieniem, że najdzielniejszą z eskadr angielskich.....była właśnie jednostka polska. Po wygranej "Battle of Britain" okazało się, iż słynny "dywizjon 303" zaliczyć może na swe konto 20% strat, zadanych Niemcom.

Powoli dochodziły do wiadomości publicznej coraz to inne, nowe szczegóły o pięknej przeszłości lotnictwa polskiego, które swej bojowej księgi nie otwarło bynajmniej chlubnemi kartami londyńskiej epopei.

Jako najmłodszy rodzaj broni lotnictwo polskie datuje swój rozwój od 1920 r., kiedy po uporządkowaniu sprzętu, pozostawionego przez zaborców zostały formowane pierwsze jednostki. Sprzęt, jakim dysponowało ono w tym czasie- to stare typy samolotów, porzucone przez uciekających z Polski okupantów; mimo to wojna z bolszewikami pozwala już na utworzenie pierwszych jednostek lotniczych, które odegrały ważną rolę w działaniach na ziemi. Przypomnieć w tym miejscu należy sformowanie przez grupę młodych Amerykanów eskadry im. Tadeusza Kościuszki, która wsławiła się w tych bojach, rażąc ogniem swych karabinów maszynowych konnicę Budionnego.

Po zakończeniu wojny 1920 roku rozwój lotnictwa został zahamowany brakiem odpowiedniego sprzętu, jak również brakiem wyszkolonego personelu. Powoli jednak powstają fabryki samolotów, szkoły pilotów, obserwatorów, strzelców, mechaników lotniczych, organizuje się nowe eskadry i dywizjony. Skromny stosunkowo udział lotnictwa w walkach poprzednich nie daje mu jeszcze należnej roli w ogólnej taktyce i stratefji wojskowej.

Inwazja Mussoliniego w Afryce i wojna domowa w Hiszpanji wykazują światu, że lotnictwo jednak odegra ważną rolę w przyszłej wojnie. Następuje w Polsce - jak i w całej Europie - stanowczy zwrot ku lotnictwu i jego rozbudowie. Fabryki polskie pracują pełną parą, szkoły lotnicze wypuszczają setki i tysiące młodych adeptów lotniczych. Wszystko to jednak jest znacznie spóźnione. Niemcy, które najwcześniej zrozumiały znaczenie lotnictwa - górują nad nami, górują nad Europą, panują nad nią z powietrza.

Gdy we wrześniu 1939 r. eskadry niemieckie przekraczają granice Polski, lotnictwo nasze dysponuje znacznie słabiej wyposażonemi maszynami, nielicznemi w proporcji do napastników jednostkami bombardowania, rozpoznania i obrony. Używane samoloty są starsze, słabiej uzbrojone o mniejszej szybkości i zasięgu.

Oto czem dysponowało lotnictwo polskie w cyfrach, w chwili wybuchu wojny.

Lotnictwo myśliwskie: Typ "Karaś", przeznaczenie: lekkie bombardowanie, i rozpoznanie, tonaż bomb: 600 kg., szybkość: 120 mil na godzinę, zasięg największy: 800 mil. 12 eskadr po 10 samolotów - razem 120.

oraz: Typ "Łoś", przeznaczenie: średnie bombardowanie, tonaż: 1.200 kg. szybkość: 210 mil na godzinę, zasięg: około 1.200 mil. Trzy eskadry po 12 samolotów - razem 36.

Lotnictwo rozpoznania i współpracy: Typ "R.13", przeznaczenie: rozpoznanie i współpraca na korzyść wojsk walczących. Szybkość 100 mil na godzinę, zasięg: 350 mil.

oraz: Typ "Czapla", dane i przeznaczenie: te same, szybkość 150 mil na godzinę, zasięg: 550 mil. 15 eskadr "R.13" i "Czapla" - razem 90 samolotów.

Samoloty bombardowania i współpracy: uzbrojone w 1 lub 2 karabiny maszynowe nie przedstawiały większej siły obronnej.

Na tę ilość Niemcy uderzyły lotnictwem różnego typu o szybkościach wahających się od 190 do 320 mil na godzinę. Walka musiała się zakończyć porażką polskiego lotnictwa.

O świcie dnia 1 września masowym nalotem lotnictwa bombowego Niemcy zadecydowały o losach wojny. Większość baz lotniczych, punktów strategicznych i ośrodków uzupełnienia wojsk walczących zostało unieruchomionych pierwszego dnia walki wskutek bombardowania. Ważne linie kumunikacyjne zostały zdezorganizowane i uruchomienie ich na nowo wymagało wiele czasu.

Po otrząśnięciu się z pierwszego uderzenia lotnictwo nasze poczęło stawiać opór niemieckim eskadrom. Mimo nierównych sił polscy lotnicy walczyli; zdając sobie w całej pełni sprawę z słabości własnych szans, rozbijali wyprawy bombowe, zwalczali myśliwców nieprzyjaciela, by umożliwić działania własnych bombowców, niszczyli maszerujące kolumny czołgów ogniem karabinów maszynowych i bombami, ponosząc przytem ogromne straty. Znane są wypadki poświęcenia się pilotów myśliwskich, którzy w pojedynkę rozpoczynali śmiertelną walkę powietrzną z kilkakroć silniejszym przeciwnikiem.

Pod Warszawą jeden z pilotów myśliwskich, kapral Z. dostrzegł na horyzoncie 6 samolotów myśliwskich typu Messerschmitt 109. Bez wahania uderzył na nie, wiedząc zgóry, iż niema mowy by mógł wyjść cało z tej potyczki. Niespodziewanym, szaleńczym atakiem zestrzelił dwóch z nich. Nagle spostrzega, że nie ma już więcej amunicji. Kieruje swój samołot w stronę trzeciego, niszczy jego stery i zczepiony z wrogiem, wali się w dół. Zadanie wykonał, zniszczył trzy samoloty wroga, rozbił szyk formacji atakującej ale zapłacił zato własnem życiem.

W innym miejscu eskadra bombowa w składzie 8 samolotów typu "Karaś" zaatakowała kolumnę posuwających się czołgów z łotu niskiego, przelatując na wysokości nie wyżej 50-ciu metrów, zrzuca bomby a następnie ogniem karabinów maszynowych ostrzeliwuje ich obsługi. Ogień artylerji trafia 5 samolotów, które walą się w płomieniach na ziemię. Następne samoloty, widząc to - prowadzą atak w dalszym ciągu, mimo i- wiedzą, co je czeka. Eskadra, która właściwie przestała istnieć,zadanie wykonała, gdyż atakiem swoim powstrzymała marsz nieprzyjaciela. Zapłaciła zato najwyższą cenę.

Na jednym z lotnisk polowych stało kilka samolotów typu "Łos" nie uzbrojonych i nie gotowych jeszcze do walki. Niemcy bombardowali kilkakrotnie lotnisko, chcąc zniszczyć te samoloty, koniecznem się więc stało usunięcie ich w inne, bezpieczniejsze miejsce tembardziej, że do lotniska zbliżały się wojska lądowe. Eskadra "Karasi" operująca z tego lotniska, nie mogła już przesunąć "Łosi" z powodu braku odpowiednio przeczkolonych pilotów na samolotach tego typu. Wieczorem tego dnia, gdy czołgi niemieckie zbliżyły się do lotniska, eskadra "Karasi" w pośpiechu startuje, by uratować samoloty. Kilka "Łosi", ocalałych z bombardowania - skazanych jest na spalenie. Kapral-pilot M. z eskadry "Karasi" decyduje się na uratowanie jednego z nich, wiedząc, iż może ponieść śmierć przez nieznajomość urządzeń nowego dlań typu samolotu. Wraz z dwoma mechanikami stratuje i szczęśliwie udaje się mu doprowadzić maszynę do następnego lotniska. Takich przykładów żołnierskiego poświęcenia się było wiele w czasie walk lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r.

Gdy wojska niemieckie zajęły większą część Polski, gdy nie było już lotnisk i baz zaopatrzenia, gdy- przychodząc z pomocą wojskom niemieckim- dywizje rosyjskie zaatakowały od tyłu armię polską, lotnictwo otrzymało rozkaz przekroczenia granicy i udania się do Rumunji. Internowani w obozach, pozbawieni środków do życia, pracują usilnie, by wydostać się do krajów, z których będą mogli prowadzić dalszą walkę z Niemcami. Rozpoczął się okres wędrówek Polaków "borem lasem", przez Rumunję, Węgry, Bułgarję Turcję, Jugosławję; byli oni na wszystkich drogach, wiodących do Francji i Anglji. Mimo olbrzymich trudności udaje się wyewakuować prawie całe lotnictwo polskie do Francji. Tam następuje podział na dwie grupy: pierwszą z zadaniem formowania polskich jednostek lotniczych w oparciu o lotnictwo francuskie, drugą z przydziałem do szkolenia i współpracy z R.A.F. Zostaje ona przesunięta do Anglii, tworząc z czasem trzon wielkiej polskiej armii lotniczej, słynnej już dziś na pięciu kontynentach.